

eine kleine Fischersiedlung war, ist heute mit 12.000 Einwohnern die größte Stadt Nordnorwegens. Sein Hafen kann infolge ausreichender Tiefe des Fjordes von Schiffen bis zu 25.000 t Ladefähigkeit benützt werden und hat den Vorteil gegenüber Luleå, durch den Einfluß des Golfstromes das ganze Jahr über eisfrei zu sein. In Narvik war man durch die Modernisierung und den großzügigen Ausbau seiner Anlagen nach dem Kriege schon vor 1959 in der Lage, allein am „Neuen Kai“, bei einer Ladekapazität von 4000 t je Stunde, zwei Schiffe gleichzeitig abzufertigen, wobei die durchschnittliche Ladung eines Frachters 12.000 t betrug. 25 Erzzüge, das sind zusammen über 1000 Waggons, kamen täglich an und gaben ihren Inhalt über Förderbänder und Sturzrinnen an die Schiffe ab. Das entsprach einem Jahresumschlag von 10,3 Mill. t. Durch Verbesserung der Einrichtungen stieg 1959 der Umschlag auf 12,3 Mill. t und ein Jahr später auf 15 Mill. t. Trotzdem gehen die Bemühungen weiter und man plant im innersten Winkel des Rombaken-Fjordes völlig neue Kaianlagen zu errichten, sodaß in Zukunft Schiffe bis zu 70.000 BRT anlegen und in kürzester Zeit abgefertigt werden können.

Der Hafen von Luleå, im innersten Winkel der Bottenwiek, über den mehr die Förderungen von Gällivare-Malmberget gehen, ist dagegen von Jahresende bis Mai/Juni, also 5 bis 6 Monate, wegen Vereisung gesperrt. Da man lange schon deswegen in Betracht zog, die Verschiffung der Erze an einen günstigeren, weiter im Süden liegenden Platz zu verlegen, war in den letzten Jahren nichts mehr getan worden, ihn zu verbessern und zu rationalisieren. So konnten die alten Kaianlagen auf Svartö lediglich 3 Schiffe mit insgesamt höchstens 35.000 t Erz bei 24-stündigem Betrieb beladen. Während der Wintermonate mußte das angelieferte Erz gelagert werden, sodaß der Umschlag des Hafens von Luleå 1959 lediglich 3,3 Mill. t betrug, der sich 1961 auf 3,4 Mill. t steigerte.

Schließlich wurde man sich des einfacheren Bahnanschlusses wegen einig, an Ort und Stelle zu bleiben und den Hafen Luleås auszubauen. Der neue Erzhafen, der sich an die bestehenden Anlagen auf Svartö anschließen wird, soll von Schiffen bis 35.000 t Fassungsvermögen erreicht werden können. Dazu ist es notwendig, eine 13,7 m tiefe Fahrrinne anzulegen, die man 7 Monate im Jahr offen halten will. Die neuen Kaianlagen sollen es ermöglichen, bei einer Leistung von 8000 t pro Stunde etwa 12 Mill. t Erz im Jahr zu verladen. Für das während der Wintermonate angelieferte Erz sind Lagerplätze für 5 Mill. t vorgesehen. Das größte Problem liegt in der Schaffung der Fahrrinne, wobei

die im Wege liegende Insel Sandö durchstochen und die weiter seawärts im Schärenhof gelegene alte Fahrrinne vertieft werden muß. Die Arbeiten am Hafen und an seiner Zufahrt begannen bereits im Herbst 1960 und sollen im Sommer 1964 abgeschlossen sein. Sie ruhen auch im Winter nicht, da die Bohrungen zur Sprengung im felsigen Meeresuntergrund leichter von der festen Eisoberfläche als von einem Fahrzeug aus vorgenommen werden können.

*Quellen:* Zeitschrift f. Wirtschaftsgeogr. 1960/2 (58), 1960/6 (187), 1961/4 (125), 1962/4 (128); N. Zürcher Ztg. 9. 5. 62.

W. RECK

## UNGARN

### Bauxitabbau und Al-Industrie

Bauxit ist der bedeutendste Mineralrohstoff Ungarns. Die Vorkommen gehören zu den im weiteren Bereich um das Mittelmeer gruppierten Bauxitlagern und machen das Land zu einem wichtigen Rohstofflieferanten der „COMECON“, da, abgesehen von China, nur die Sowjetunion über größere Bauxitreserven verfügt. Die ung. Bauxitvorräte werden auf 250–300 Mill. t geschätzt und betragen etwa ein Viertel der bekannten Weltvorräte. Bereits in den zwanziger Jahren wurde in Ungarn mit der Bauxitförderung begonnen. Bis zum Ende des 2. Weltkrieges war Deutschland fast der alleinige Abnehmer des ung. Bauxitexports; dieser betrug 1938 358.000 t bei einer Gesamtausfuhr von 362.000 t und einer Produktion von 540.000 t. Während des Krieges hat sich die Produktion auf etwa 1 Mill. t erhöht. In den ersten Nachkriegsjahren fiel die Förderung stark zurück, 1946 auf etwa 101.000 t; erst 1949 wurde der Stand von 1938 wieder erreicht.

In Anbetracht der Wichtigkeit des ung. Bauxit für die Versorgung des Ostblocks wurde von Febr. 1950 bis Nov. 1954 eine sowj.-ung. Bauxit- und Aluminiumgesellschaft ins Leben gerufen, die große Aktivität entfaltete. Die Bauxitprospektion konnte neue Vorräte ermitteln, gleichzeitig stieg die Förderung sprunghaft an, 1953 auf etwa 1,4 Mill. t. Durch die Oktoberrevolution 1956 ist die Förderung stark gesunken und erreichte 1959 erst wieder 935.000 t. 1962 stieg sie auf 1,5 Mill. t an und soll bis 1965 1,7 Mill. t erreichen. Ungarn ist nach Frankreich (Bauxitförderung 1961 2,2 Mill. t) der zweitgrößte Bauxitproduzent Europas (Bauxitförderung Österreichs 1960 26.000 t, 1961 18.000 t; Unterlauba, der einzige österr. Bauxitbergbaubetrieb, soll stillgelegt werden, da die Rentabilität fehlt. Tonerdeimporte vor allem aus der BRD und Ungarn betragen 1961 157.000 t). Ungarns

wichtigste Bauxitproduktionszentren sind: Halimba, Nyirád, Iszkaszentgyörgy im Bakonywald und Gánt im Vertesgebirge, weniger wichtige Vorkommen befinden sich in Nordungarn sowie südlich Pécs bei Harkány.

Die bis zum 2. Weltkrieg unbedeutende Aluminiumindustrie wurde im Kriege ausgebaut, die Kapazität betrug 1944 etwa 17.000 t (1939 1500 t). Im ersten Fünfjahresplan (1950/54) wurde die Produktion erheblich gesteigert, doch das Planziel (1954 53.000 t) wurde durch das Fehlen der erforderlichen Energiebasis nicht erreicht. Die Aluminiumerzeugung betrug in den Jahren 1949 etwa 14.000 t, 1955 37.000 t und 1960 49.500 t; der Plan sieht bis 1965 57.000 t vor (Aluminiumproduktion Österreichs 1961 92.853 t, davon Hüttenwerk Ranshofen 79.068 t, Hütte Lend 13.785 t). Um die umg. Aluminiumproduktion für die „COMECON“ zu forcieren, wurde im Nov. 1962 zwischen der Sowjetunion und Ungarn ein Abkommen getroffen, das vorsieht, Tonerde bzw. Bauxit in der Sowjetunion zu verhütten, bis 1980 330.000 t jährlich. Das gewonnene Aluminium wird nach Ungarn zurückbefördert und soll bis 1980 165.000 t jährlich erreichen, dafür soll Ungarn eine aluminiumverarbeitende Industrie aufziehen. Ungarns Tonerde- und Aluminiumhüttenwerke liegen in Ajka, Almasfüzitő, Inotá, Tatabánya und Székesfehérvár, letzteres wurde 1962 in Betrieb genommen und ist zugleich das größte des Landes (Ungarns Bauxit- und Aluminiumproduktion im Vergleich zur Weltproduktion siehe dieses Heft, Seite 257).

*Quellen:* Länderlexikon 11. Lfg. Weltwirtschaftsarchiv, Hamburg (491); Österr. Montan-Handbuch 1962, Montan-Verlag, Wien; Statesman's Year-Book 1963, London; IRO Landkarte Nr. 35, 1957; Wiss. Dienst SO-Europa 1963/1 (9); Zeitschr. f. Erdkundeunt. 1962/12 (479); Die Presse 17. 12. 1956, 26. 4. 1963; N. Zürcher Ztg. 2. 6. 1961, 1. 9. 1963.

J. Mısıx

## ASIEN

### ADEN

#### Die neue Föderation von Südarabien

Aden selbst gehörte von 1839 bis 1937 zu Britisch-Indien, seit 1937 ist es eigene Kolonie. Die Bedeutung des etwa 200 km<sup>2</sup> großen Gebietes (Bundesland Wien 414 km<sup>2</sup>) liegt in seiner Stellung als britischer Seestützpunkt (Hauptquartier des Oberkommandos für den Mittleren Osten) und als Bunkerölstation, mit der eigenen Raffinerie in „Little Aden“.

Das Protektorat Aden, als Hin-

terland der Kolonie, umfaßt einen breiten südarabischen Küstenstreifen mit etwa 290.000 km<sup>2</sup> (Bundesrep. Deutschland 247.974 km<sup>2</sup>). Seit 1839 haben die hier zusammengefaßten 23 Sultanate, Emirate und Scheichtümer verschiedenartige Schutzverträge mit Großbritannien geschlossen. Aus Verwaltungstechnischen Gründen waren 18 von ihnen im Westteil und 5 im Ostteil zusammengefaßt worden.

Als Gegengewicht zu den von Jemen seit langen und heute besonders verstärkt erhobenen Gebietsansprüchen, welche auch wiederholt Grenzwischenfälle auslösten, war Großbritannien schon seit Jahren bemüht, einen engeren Zusammenschluß dieser Kleinstaaten zu erreichen. Zur Absicherung jemenitischer Anschluß-Versuche in diesem Gebiet entstand ein etwas kompliziertes politisches Vertragssystem. Im Februar 1959 schlossen sich vorerst 6 der Staaten des westlichen Protektorates Aden zur „Föderation Arabischer Emirate des Südens“ zusammen, welche 1962 in die heutige „Föderation von Südarabien“ umbenannt wird. Freundschafts- und Hilfsverträge kennzeichnen, obwohl in den Verfassungsänderungen Schritte zur späteren Selbständigkeit unternommen werden, die dominierende Stellung Großbritanniens. Nach dem Beitritt von weiteren vier und im März 1963 von zwei Staaten gehören bereits die meisten Fürstentümer des West-Protektorates der Föderation an.

Zur Festigung dieses Zusammenschlusses erfolgte am 1. III. 1963 der Anschluß der Kolonie Aden, was nicht ohne innenpolitischen Schwierigkeiten (53% der Araber sind Jemeniten) und außenpolitische Proteste Jemens möglich war. Dabei bleibt die britische Souveränität in Aden unangetastet (die Inseln Perim und die Kuria-Muria-Inseln gehören weiterhin zu Aden, aber nicht zur südarabischen Föderation). Im Zusammenhang mit dieser politischen Situation wird vom Irak der Einsatz von UNO-Beamten für eine spätere Selbstregierung vorgeschlagen. Gleichzeitig mit der Einbeziehung der Kolonie Aden in die Föderation von Südarabien wird das Protektorat Aden in Protektorat Südarabien umbenannt.

Zur Übersicht folgende Zusammenstellung: Vor 1959:

Protektorat Aden; 290.000 km<sup>2</sup>, 1 Mill. Einwohner, faßte 23 arabische Kleinstaaten in einem West- und Ostteil zusammen.

Kolonie Aden: 200 km<sup>2</sup>, 200.000 Einwohner.

Ab Frühjahr 1963:

Protektorat Südarabien (ehemals Protektorat Aden): umfaßt nur mehr 10 der ehemals 23 Kleinstaaten, 233.000 km<sup>2</sup> mit 520.000 Einwohner.